

**ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА, ТАМОЖЕННОЕ ДЕЛО,
ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ:
К ВОПРОСУ СООТНОШЕНИЯ ПОНЯТИЙ**

Канд. экон. наук, доц. МОЛОКОВИЧ А. Д., асп. ШАБЕКА К. Н.

Белорусский национальный технический университет

Начиная с 90-х гг. прошлого века Республика Беларусь столкнулась с немалым количеством внешних и внутренних проблем, обусловленных глобализацией мировой экономики, процессами становления в стране рыночных механизмов функционирования экономики, демократических институтов и ценностей. Это обусловило существенное изменение роли и значения многих областей деятельности и сфер управления, составляющих фундамент жизни белорусского государства и общества.

К числу таковых относится и таможенное дело, что требует теоретико-методологического осмысления его места и роли в обеспечении торгово-транспортной деятельности в условиях мировых интеграционных процессов на основе единообразного понимания и толкования понятийного аппарата таких экономических категорий, как «таможенная политика», «таможенное регулирование», «таможенно-тарифное регулирование», «таможенное дело». Трудно не согласиться с Т. С. Вертинской, которая подчеркивала, что «глубокие перемены в общественно-политической и социально-экономической жизни страны, потребность решения новых практических задач и значительный накопленный теоретический базис ставят проблему переосмысления традиционных взглядов к оценке явлений и соответственно корректировки и уточнения методологической основы исследования» [1, с. 35].

Анализ изученных литературных источников по теме работы показывает, что исследовательских работ, посвященных изучению теоретико-методологических основ механизма та-

моженного регулирования, его влияния на рост экономического и транзитного потенциала страны, недостаточно. Невысокий уровень разработки темы объясняется, на наш взгляд, рядом причин.

Во-первых, тем, что такое направление экономической деятельности государства, как таможенное регулирование, фактически стало формироваться лишь после распада СССР и обретения Республикой Беларусь независимости. В условиях монополии внешней торговли в условиях бывшего СССР, т. е. при малой открытости экономики, основная масса товаров и транспортных средств перемещалась в пределах государства, а поэтому внутренний рынок и обслуживающий его транспорт играли в экономической жизни доминирующую роль. И лишь с момента обретения самостоятельности Республика Беларусь была вынуждена формировать собственную таможенную политику, создавать механизм таможенного регулирования.

Во-вторых, тем, что деятельность таможенных органов как одного из органов государственного управления длительное время была «закрытой» для проведения научных исследований. Предметом экономического анализа ученых являлись, в основном, данные таможенной статистики внешней торговли, которые позволяли лишь изучать процессы, происходящие во внешней торговле Республики Беларусь.

Теоретической базой по установлению понятийного аппарата для целей таможенного регулирования являются Таможенный кодекс Республики Беларусь, законодательство о внешнеэкономической деятельности и внешней тор-

говле товарами и услугами. Таможенным кодексом (далее – ТК) 1993 г. [2], первым в истории суверенной Беларуси законодателем, было сформулировано лишь понятие «таможенная политика», которая определялась как система мер, применяемых государством с целью повышения эффективности внешнеэкономических связей Республики Беларусь.

Впервые законодательное определение понятия «таможенное дело» было дано в ТК 1998 г. Так, в ст. 1 ТК закреплялось, что таможенное дело в Республике Беларусь составляют:

- таможенная политика Республики Беларусь;
- порядок и условия перемещения через таможенную границу Республики Беларусь товаров и транспортных средств;
- порядок взимания таможенных платежей;
- таможенное оформление;
- таможенный контроль.

Включение таможенной политики в понятие таможенного дела явилось новеллой, причем, с нашей точки зрения, весьма не бесспорной. Нельзя не заметить, что и в Таможенном кодексе СССР, и в Таможенном кодексе Республики Беларусь 1993 г. таможенная политика не включалась в понятие таможенного дела. Она рассматривалась отдельно и весьма кратко, трактовалась как составная часть внешней и внутренней политики. Нельзя не видеть серьезной разницы между таможенной политикой и, скажем, таможенным оформлением или таможенным контролем – очень важными элементами таможенного дела, но все же подчиненными этой политике. Во-первых, таможенная политика обуславливает характер и специфику таможенного дела; во-вторых, именно таможенная политика формулирует общестратегические и конкретно-прикладные задачи, которые призвано решать и регулировать таможенное законодательство Республики Беларусь; в-третьих, на таможенные органы возложена обязанность путем осуществления таможенного оформления и таможенного контроля обеспечить соблюдение требований таможенного законодательства.

Само словосочетание «таможенное дело» в собственном смысле означает деятельность, осуществляемую таможенной и взаимодействующими с нею другими органами и субъектами

хозяйствования. Анализ этимологического значения терминов «политика», «дело» «деятельность» однозначно свидетельствует о том, что политика является более широким понятием, именно она определяет направления деятельности, цели и методы ее осуществления [3, с. 12].

В качестве приоритетного направления развития таможенного дела Республики Беларусь ранее рассматривался не экономический, а фискальный аспект деятельности таможни. Результатом этого явилось усиление значимости таможенных платежей в формировании республиканского бюджета. Так, если в 1994 г. доля таможенных платежей в доходной части бюджета составляла 4,3 %, то в 2000 г. – 24,0 %; 2008 г. – 36,1 %, что во много раз превосходит показатели, характерные для экономически развитых стран (например, Франция – 6,0 %; США – 1,0–1,5 %).

Столь значимая роль таможенных платежей в формировании республиканского бюджета обуславливала сосредоточение внимания исследователей прежде всего на вопросах таможенного обложения перемещаемых через границу товаров и транспортных средств. Анализ опубликованных научных и литературных источников свидетельствует о том, что основное внимание исследователи уделяли именно вопросам, связанным с мерами тарифного и нетарифного регулирования внешнеэкономической и транспортной деятельности. Данные вопросы были предметом исследования, в частности, В. А. Дадалко, А. Е. Дайнеко Г. В. Забавского, Т. Р. Кисель, С. С. Полоника, К. В. Рудого, Т. В. Сорокиной, Л. И. Тарарышкиной.

Однако в ТК 1993 и 1998 гг. не было дано законодательного определения понятий «таможенное регулирование» и «таможенно-тарифное регулирование», что приводило к их разночтению, не всегда точному пониманию их сути и назначения. В ряде нормативных актов, регулирующих отношения в таможенной сфере, в исследовательских работах юристов и экономистов нередко как тождественные употреблялись понятия «таможенная политика», «таможенное дело» и «таможенно-тарифная политика», «таможенное регулирование» и «таможенно-тарифное регулирование».

Так, К. Рудый, исследуя вопрос о финансах внешнеэкономической деятельности, отмечал,

что «таможенные платежи и таможенная стоимость являются основными характеристиками таможенного регулирования» [4, с. 90]. В «Словарь экономических терминов» [5], а также в «Большой экономический словарь» [6] вообще не включены такие понятия, как «таможенная политика», «таможенно-тарифное» и «таможенное регулирование». В словаре-справочнике «Международные перевозки», содержащем более 3 тыс. терминов и понятий, действующих и активно используемых в области международных перевозок и международной торговли, также отсутствует понятие «таможенное регулирование» [7].

Вместе с тем, проф. Р. Б. Ивуть одним из первых белорусских ученых обращал внимание на то, что «таможенное регулирование является не только сферой реализации государственной политики, но и эффективным инструментом влияния на международный рынок автоперевозок» [8, с. 106]. Вопросы таможенного регулирования, действительно, весьма актуальны для международных перевозчиков, поскольку оптимальные параметры международной доставки груза зависят и от качества таможенного обслуживания. Так, если в 2004 г., по оценке А. В. Салихова, продолжительность простоя автомобиля под таможенной обработкой составляла порядка 20–25 % общего времени доставки [9, с. 15], то в 2007 г., по данным Минтранса России, потери полезного времени работы международных перевозчиков на непроизводительные простои в ожидании въезда на погранпереходы и оформления таможенных документов составили уже 30–40 % [10, с. 34]. Приведенные данные корреспондируются с расчетами белорусских исследователей, согласно которым только регламентация процедуры погрузки-разгрузки и простоев на границе позволила бы экономить отечественным предприятиям до 50 млн евро в год [11, с. 15].

Осознание значения для национальной экономики участия Республики Беларусь в международной цепи товародвижения обусловило необходимость формирования новой Концепции таможенного дела, т. е. переход от фискальной к экономической (регулирующие и защитные аспекты) стороне деятельности таможенных органов. Однако позиция государства, направленная на повышение транзитной привлека-

тельности Беларуси, получила отражение лишь в ряде норм нового Таможенного кодекса Республики Беларусь, который вступил в силу с 1 июля 2007 г. [12]. В качестве крупнейшей концептуальной новеллы ТК следует отметить положение ст. 313 ТК, которое устанавливает, что одной из основных функций таможенных органов является создание условий, способствующих ускорению товарооборота через таможенную границу, а также обеспечение соблюдения порядка перемещения через нее товаров и транспортных средств. К сожалению, приходится констатировать, что формирование данной концепции не было оформлено в виде отдельного нормативного акта, который выступал бы гарантом устойчивости избранного государством направления на содействие развитию внешней торговли и международных перевозок.

Концептуальная регламентация означенного выше направления таможенной политики государства, с нашей точки зрения, способствовала бы преодолению компромисса между основными направлениями деятельности таможни. С одной стороны, создать условия для ускорения товарооборота, с другой – обеспечить, как и прежде, выполнение плановых заданий по поступлению доходов в бюджет, что является, как уже отмечалось выше, основным показателем оценки деятельности таможенных органов. Однако такой подход к оценке деятельности таможенной службы лишь создает иллюзию о зависимости доходов бюджета от качества работы таможни. В действительности она может обеспечить лишь полноту взимания таможенных платежей, в то же время их объем находится в прямой зависимости от числа участников внешнеэкономической деятельности, количества экспортно-импортных сделок.

Современные реалии экономического развития свидетельствуют о том, что таможенные органы должны так организовывать свою управленческую деятельность, чтобы она в максимальной степени обеспечивала эффективность действия механизма таможенного регулирования, связанного с пропуском товаров и транспортных средств через таможенную границу. В данном аспекте трудно не согласиться с А. И. Сачковым, который подчеркивал, что «таможня как орган, созданный государством, должна быть надежным гарантом соблюдения таможенного

законодательства. Как участник процедур внешнеэкономической деятельности таможенник должен обеспечить такое качество своей работы, чтобы для законопослушного участника ВЭД таможенное оформление и таможенный контроль были естественным этапом торговых процедур, способствующих повышению его конкурентоспособности» [13, с. 14].

Второй концептуальной новеллой ТК явилось то, что на законодательном уровне, в качестве метода реализации таможенной политики Республики Беларусь впервые введено понятие «таможенное регулирование».

Под ним, как закреплено в ст. 2 ТК, понимается установление порядка и правил перемещения товаров через таможенную границу Республики Беларусь, использования товаров, ввезенных на таможенную территорию страны либо вывозимых за ее пределы в соответствии с таможенным режимом или таможенной процедурой, а также определение плательщиков и отдельных элементов обложения таможенных платежей и регламентация властных отношений между таможенными органами и лицами, реализующими права владения, пользования и распоряжения указанными товарами.

Обобщенный анализ законодательного регулирования основной терминологии, используемой в настоящее время в таможенной сфере, представлен в табл. 1.

Введение в настоящее время легального, т. е. законодательного определения двух понятий – «таможенное регулирование» и таможенно-тарифное регулирование – обуславливает необходимость проведения их сравнительного анализа. Понятия таможенно-тарифного регулирования и мер нетарифного регулирования сформулированы в Законе «О государственном регулировании внешнеторговой деятельности» следующим образом:

- таможенно-тарифное регулирование – метод государственного регулирования внешней торговли товарами, осуществляемый путем установления, введения, изменения и прекращения действия таможенных пошлин на товары, перемещаемые через таможенную границу Республики Беларусь;
- нетарифное регулирование – метод государственного регулирования внешней торговли товарами, осуществляемый путем введения,

прекращения действия количественных ограничений и иных мер государственного регулирования внешнеторговой деятельности, отличных от мер таможенно-тарифного регулирования [14].

Таблица 1
Понятийно-категориальный аппарат
таможенного регулирования

Терминология	ТК 1993 г.	ТК 1998 г.	ТК 2007 г.	Закон от 25.11.2004 «О государственном регулировании внешнеторговой деятельности»
Таможенная политика	+	–	–	–
Внешнеторговая политика	–	–	–	+
Таможенное дело	–	+	+	–
Таможенное администрирование	–	–	–	–
Внешекономическая деятельность	–	–	–	+
Таможенное регулирование	–	–	+	–
Таможенно-тарифное регулирование	–	–	–	+
Нетарифное регулирование	–	–	–	+

Примечание. Знак «+» означает определение законодателем данного понятия в нормативном акте.

Очевидно, что понятия «таможенное регулирование» и «таможенно-тарифное регулирование» – это вовсе не тождественные понятия. Принципиальные отличия состоят в том, что у них различные предметы регулирования, средства и методы реализации. У этих двух экономико-правовых категорий общий объект регулирования – ввозимые (вывозимые) товары и транспортные средства (рис. 1).

Вместе с тем, несмотря на существенные различия в содержании анализируемых понятий, и сегодня таможенное регулирование по-прежнему ассоциируется не с деятельностью государства по формированию условий и порядка перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу, а с состоянием тарифной политики государства, условиями исчисления и уплаты таможенных платежей.



Рис. 1. Формы реализации таможенной политики Республики Беларусь [12, 14]

Так, Л. Тарарышкина, анализируя состояние института таможенных платежей в государствах-участниках ЕврАзЭС, отмечает, что налоги и таможенные платежи являются главным инструментом влияния на отечественное производство, стимулируют его рост. Далее автором делается вывод о том, что «механизм налогового и таможенного регулирования в интеграционных объединениях все еще формируется. В первую очередь это относится к косвенным налогам (таможенные пошлины, налог на добавленную стоимость и акцизы)» [15, с. 34].

ВЫВОДЫ

Проведенное исследование позволяет прийти к выводу о том, что разработка теоретико-методологических основ механизма таможенного регулирования внешнеторговой деятельности, в том числе и международных транспортных операций, оценки его влияния на результаты экономической деятельности в условиях глобализации, является весьма актуальной. Существенным методологическим аспектом проводимых научных и прикладных исследований является однозначный подход к используемым категориям, понятиям, терминам. Проведенное исследование позволяет сформу-

лировать следующие определения анализируемых понятий.

Таможенная политика – это система политико-правовых, экономических, организационных и иных крупномасштабных мероприятий, направленных на инновационное развитие таможенного администрирования в целях содействия международным и иным (научно-техническим, туристическим, гуманитарным и др.) обменам, защиту внутри- и внешнеэкономических интересов страны в целях динамичного осуществления политических и социально-экономических преобразований в условиях формирования рыночных отношений.

Таможенное регулирование – это деятельность государственных органов и их должностных лиц по установлению и обеспечению порядка и правил, при соблюдении которых юридические и физические лица, резиденты и нерезиденты Республики Беларусь реализуют право на перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу Республики Беларусь.

Таможенное дело – это управленческая деятельность таможенных органов Республики Беларусь и их должностных лиц, направленная на обеспечение соблюдения таможенного законодательства, а также законодательства о госу-

дарственном регулировании внешнеторговой деятельности.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Вертинская, Т. С.** Концептуальная модель механизма управления внешнеэкономическими связями на региональном уровне в Республике Беларусь / Т. С. Вертинская. – Минск: Белорус. наука, 2006.
2. **Таможенный кодекс Республики Беларусь 1993 г.** // Ведомости Высшего Суда Респ. Беларусь. – 1993. – № 12. – С. 122.
3. **Большой толковый словарь русского языка** / сост. и гл. ред. С. А. Кузнецов. – СПб.: Норинт, 1998.
4. **Рудый, К. В.** Финансы внешнеэкономической деятельности: учеб. пособие / К. В. Рудый. – Минск: Вышэйш. шк., 2004.
5. **Словарь экономических терминов** / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева. – М.: ИНФРА-М, 1997. – 496 с.
6. **Большой экономический словарь** / под ред. А. Н. Азриляна. – М.: Институт новой экономики, 2008. – 1472 с.
7. **Международные перевозки: словарь-справ.** / авт.-сост. Д. В. Авчинкин. – Минск: Амалфея, 2003. – 320 с.
8. **Ивуть, Р. Б.** Развитие рынка лизинга автотранспорта, осуществляющего международные грузоперевозки: монография / Р. Б. Ивуть, Т. Р. Кисель, С. А. Андрушкевич. – Минск: БНТУ, 2005.

9. **Салихов, А. В.** Совершенствование систем таможенного брокерского обслуживания при перевозке грузов автомобильным транспортом во внешней торговле: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / А. В. Салихов; Гос. ун-т управления. – М., 2004.
10. **Кузнецов, Г.** Стратегия без автотранспорта? / Г. Кузнецов // Автомобильный транспорт. – 2007. – № 9.
11. **Маненок, Т.** Стимул для транзита / Т. Маненок // Дело. – 2008. – № 11.
12. **Таможенный кодекс Республики Беларусь 2007 г.** // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2007. – № 17. – 2/1301.
13. **Сачков, А. И.** Совершенствование управления таможенным контролем объектов внешней торговли: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 // А. И. Сачков; Гос. образоват. учреждение высш. проф. образования «Рос. таможен. акад.». – М., 2003.
14. **О государственном регулировании внешнеторговой деятельности:** Закон Респ. Беларусь от 25 нояб. 2004 г. № 347 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2004. – № 193. – 2/1096.
15. **Тарарышкина, Л.** Таможенные платежи в условиях интеграции / Л. Тарарышкина // Финансы. Учет. Аудит. – 2009. – № 1.

Поступила 07.07.2009

УДК 113

ТЕОРИЯ И МЕТОД В КОЭВОЛЮЦИОННОЙ ПАРАДИГМЕ

Канд. филос. наук, доц. ТЕРЛЮКЕВИЧ И. И.

Белорусский национальный технический университет

Коэволюционная парадигма – это долгосрочная программа совместного развития природы и общества. Она определяет гармоничную форму отношения человека к миру живой и неживой природы. Такое отношение вырабатывается на основе научного анализа, позволяющего рационально использовать ресурсы природы, поддерживая разнообразие живого и при этом получать необходимые для существования человека блага [1]. Для того чтобы иметь адекватное представление о механизмах познания, рассмотрим основные способы функционирования в науке знания.

Знание всегда служит людям дважды – сначала для объяснения действительности, а затем

в качестве средства, метода при решении тех или иных задач. История науки дает множество примеров такого рода превращений. Так, законы сохранения в физике, периодический закон в химии, эволюционные идеи в биологии и т. д. после их разработки превращались в мощное средство открытия новых явлений. Великие научные открытия потому и называются великими, что ведут к изменению и совершенствованию способов постановки и решения исследовательских задач, к новым средствам производства в науке.

Относительная самостоятельность методологических функций знания в истории науки нередко служила гносеологической основой